

货车帮、运满满 化敌为友

货运市场再掀变局？

前十月全国社会物流总额206万亿元 物流降成本效果显著

没有永远的朋友，也没有永远的敌人，只有永远的利益。用这句话来形容互联网企业之间的竞争，再贴切不过。

11月27日，经历互怼骂战、对簿公堂后，货运O2O平台领域的两位小巨头江苏满运软件科技有限公司（以下简称运满满）与贵阳货车帮科技有限公司（以下简称货车帮）联合宣布战略合

并，双方将共同成立一家新的集团公司，继续推动中国物流效能的提升与产业升级。业内人士表示，在资本推动下，货车帮和运满满的合并在意料之中，但双方在短短三个月时间里就化敌为友，略显突然。

互不买账的行业巨头

运满满成立于2013年，隶属于江苏满运软件科技有限公司，管理团队由阿里、工信部、普华永道、GE等高管及业内专家组成。目前，公司已经获得8轮融资，估值超10亿美元，平台实名认证重卡司机约400万、货车约90万，日成交单25万单。一直以来，运满满将自己定位为数据驱动的智慧物流公司和智慧物流科技企业，通过数据推动模式创新，推动行业变革。

提供综合服务。据测算，国内公路上运营的货车总量约2000多万台（中重型卡车约为700万台），驾驶员超过了3000万人，整体公路物流的市场规模有8万亿元左右。但我国的卡车司机月均行驶里程却只有美国等物流发达国家的1/3左右，空驶率高达40%左右，还有绝大多数的重卡司机为个体户，分散经营，信息不对称极度影响物流效率。

从暗战到握手

与网约车滴滴与快的战争一样，同为车货匹配平台的货车帮与运满满也经历过惨烈的暗战。虽然以往任何两家要合并的公司此前都是死对头，比如，美团和点评，携程和去哪儿，以及滴滴和优步。但是，这些合并案中的仇怨同这两家相比，真是小巫见大巫。

这次合并是在当地政府和双方股东的大力支持和不懈努力下完成的，是一次依靠管理层的智慧和互相信任促成的合并，相信我们会见证双方合作爆发出来的更大生产力。王刚表示，新的集团公司成立后，将继续注重提升服务品质，为用户提供更加便捷准确的信息交互平台服务，同时着力打通交易平台，提升整个行业的运行效率，并在新能源、无人驾驶、出海等领域进行积极探索，为国家物流的基础设施和一带一路建设贡献应有力量。



本版图片均来源于网络，请作者与本报联系，以奉稿酬。



双方品牌仍保持独立

值得注意的是，未来，货车帮与运满满的品牌与平台将继续保留，而在业务方面则进行划分。上述货车帮内部人士表示，未来，双方将会保持品牌独立性，业务上进行优势互补的战略整合。



携手共创智慧物流新格局

在这个伟大的时代，物流行业作为国民经济的动脉和基础产业，拥有巨大的改造升级空间和发展潜力，两家公司原来就在物流领域打下了深厚坚实的基础，作为我个人，在政府、股东和管理层的信任和支持下，很荣幸也很愿意为中国的物流事业尽我自己的一份绵薄之力。让我们一起去拥抱和创造这个难得的时代！新的集团公司将继续提升服务品质，为用户提供更加便捷准确的信息交互平台服务。同时我们也会着力打通交易平台，提升整个行业的运行效率；另外在新能源、无人驾驶、出海等领域，我们也会积极探索，为国家物流的基础设施乃至一带一路建设贡献我们的应有力量。王刚说。

根据此前规划，两家企业都希望打造一个以车货匹配为基础的O2O闭环，在此闭环中，不仅涉及货运业务，同时还有车辆维修、ETC、保险、车辆销售等多种增值服务项目。上述知情人士表示，这些业务具体怎么划分，目前还在商讨中。但可以肯定的是，未来双方所分业务不会交叉重叠。此外，双方眼下也在探讨业务划分之后，双方团队交叉合作的可能性。所谓团队交叉合作，是指两边的团队可以随业务划分进行重组。例如，如果未来ETC业务划给货车帮运营，那么运满满此前负责ETC业务的团队则并入货车帮。

两家公司合并后，是否会形成垄断？此前就有货车司机表示，担心双方在斗争结束后，会增加服务费用。滴滴和Uber合并了，打车贵了些；优酷和土豆合并了，广告时间更长了，那货车帮和运满满合作了，会有什么效果？对市场会产生什么影响？强强联合，车货匹配以双寡头变成一家独大，枪口一致对外，现有的优惠、鼓励政策是否还有，是个很大的未知数，不过参考滴滴和Uber的案例，倒是可以猜测一下。

值得注意的，无论是货车帮还是运满满，目前仍处于发展初期，所谓增值服务尚未完全建立起来，因此其未来服务费用的收取是否如罗鹏所说，还有待后续观察。总的来说，货车帮和运满满的合并充分说明了互联网+物流这个市场是一个充满潜力的、有未来的市场。任何一个潜力无限的市场都不应该成为某一个人的舞台，面对这个还在迅速成长的巨大市场，其它的平台的确会有压力，但更多的也应该看到机会。

在这个伟大的时代，物流行业作为国民经济的动脉和基础产业，拥有巨大的改造升级空间和发展潜力，两家公司原来就在物流领域打下了深厚坚实的基础，作为我个人，在政府、股东和管理层的信任和支持下，很荣幸也很愿意为中国的物流事业尽我自己的一份绵薄之力。让我们一起去拥抱和创造这个难得的时代！新的集团公司将继续提升服务品质，为用户提供更加便捷准确的信息交互平台服务。同时我们也会着力打通交易平台，提升整个行业的运行效率；另外在新能源、无人驾驶、出海等领域，我们也会积极探索，为国家物流的基础设施乃至一带一路建设贡献我们的应有力量。王刚说。（本报记者胡瑾整理报道）

与此同时，物流总费用增速趋缓。1-10月，社会物流总费用9.5万亿元，同比增长9.7%，增速比前三季度回落0.7个百分点。单位物流成本降低，社会库存周转效率提升。1-10月，每百元社会物流总额中的物流总费用4.6元，比前三季度降低0.0元，比年初的4.76元降低0.16元，降幅3.4%，为年内最低水平。中国物流与采购联合会会长何黎明认为，这表明随着供给侧结构性改革的继续深化，各种运输方式协同性有所增强，降成本效果有所显现。中国物流信息中心有关负责人分析认为，从后期走势看，今年中国经济运行整体保持稳中有升、稳中向好的发展趋势，物流发展的基础和环境依然较好。进入年末，在国内外节假日因素带动下，消费物流需求有望进一步释放，全年社会物流总额增长可能达到6.8%。

青岛多式联运发展联盟启航 建设北方 一带一路 物流主枢纽

本报讯（驻津记者甘琛）近日，青岛市交通运输委、市政府口岸办牵头发起成立了青岛多式联运发展联盟，现有成员共44个，不缴纳盟费，将推进青岛市多式联运加快发展，形成产业联动、集聚，互惠共赢。目前，青岛市海铁联运集装箱班列已达37条，其中省内班列24条，省外班列8条，过境班列5条，基本形成了覆盖山东、辐射沿黄、直达中亚、横贯东西的海铁联运物流大通道。联盟成立后将充分发挥联盟成员单位资源优厚，促进产业链上下游和平行行业之间的协同合作，探索建立青岛多式联运公共服务平台，实现运输线路、园区场站、技术装备、业务信息等资源共享。同时建立多式联

新疆首次开行液袋润滑油集装箱专列

本报讯（记者胡瑾）近日，一列40组、满载1700吨润滑油专列驶出克拉玛依北货场，开往内地湖南、广州方向。与以往不同的是，这趟专列采用了集装箱液袋方式运输润滑油，开辟了新疆直通内地西南方向的油品运输新模式，其环保、便捷、经济的优势引领了我国物流集装箱化运输发展的新方向。集装箱液袋运输解决了我们润滑油运输方式更新换代的难题。中国石油克拉玛依润滑油厂厂长吴明东介绍，该厂目前润滑油年产量约45万吨至50万吨，产品主要销售到长三角、珠三角地区。过去，润滑油采取罐车或集装箱罐车运输，装卸车环节繁琐，加之专罐专用，到站后还要组织空罐返回，用时较长，重去空回造成运力浪费，增加了物流成本。到2020年，我们的自备罐车面临着到年限报废的情况，解决产品外运问题是当务之急。此次使用通用的20英尺集装箱液袋包装方式装运润滑油，可减少途中货损，到站后由驻点人员利用重力从液袋下方专用阀门放油，也减少了装卸环节，运输时间缩短，集装箱液袋是一种新型的能够储存和运输各种非危险液体货物的软体包装容器，每个容器可正好放置于20英尺的集装箱内，其容积为14-24立方米，最多可储运24000公升液体。在非危险液体运输上可以代替昂贵的罐箱、铁桶等传统包装。由于具有一次性使用、操作简便、价格便宜、卫生环保等特点，因此在各类化工、石油、食品、饲料、农产品等领域得到了广泛的应用。

依托互联网+金融模式 金华为现代物流发展加油

本报讯（驻浙记者陈俊杰）日前，在金华传化公路港园区的龙杰运输仓库里，工人们正在装卸一批从广东运来的货物，以前所在物流园规模小、环境差、信息不畅，如今搬到传化公路港好了，业务量已经有增长了。金华市龙杰运输有限公司经理洪程杰说。经过一年半的建设，金华传化公路港10月28日投入试运行，目前已有200多家企业签约入驻。传化公路港依托物流+互联网+金融的创新模式，有效整合中小物流企业500多家和社会车辆15万辆，每年可为金华及周边工商企业降低10亿元以上的物流成本，服务金华成为辐射浙西南乃至全国的物流枢纽城市。据了解，近年来金华出台重磅扶持政策，大力发展现代物流业，取得初步实效。今年1-10月份，金华发往宁波港的铁路集装箱由去年同期的17695个标箱增长到43966个标箱。其中金华市本级—宁波海铁联运集装箱专列累计发送11334个标箱，同比增长76%；义乌—宁波专列发送19406个标箱，同比增长125%；兰溪—宁波专列发送13226个标箱，同比增长143%。在国际班列方面，今年8月31日，金华—中亚国际班列货运业务首次试运行，首发班列满载42个标箱。截至11月24日，金华—中亚国际班列已开通2条线路，并初步实现每周开行1列的常态化运行。目前已累计开行班列9列，运输集装箱812个。而以外中运、顺丰、菜鸟、四通一达等为代表的快递企业，则进一步整合现有邮政、供销、交通等物流资源，推动各物流体系间横向联盟的建立。以华东（金华）农产品物流中心、东阳市富坤省级农副产品物流园区等一批项目建设为契机，加速构建县、乡、村三级城乡配送网点布局，提高了农村物流服务终端的覆盖面。

一孔之见



用户利益更需保护

□ 陆民敏

互联网领域一样，也有一个不容忽视的问题。垄断，新公司是否形成垄断，监管部门确实需要好好评估。去年以来，中国互联网届的老大老二联姻的案例太多了，每次都会在一个细分领域产生一个巨无霸。资本喜欢烧钱圈地，但它毕竟不是慈善家，它追求的就是利润，美团和大众点评的合并、滴滴和快的、58同城和赶集网的合并都一样，都是资本在背后推动的结果。此次，货车帮和运满满背后最主要的推动者也是资本，新公司CEO是滴滴打车投资人王刚，他也是运满满的投资人之一，运满满身后还有马云旗下云锋基金的身影。中国需要更有竞争力的企业，但绝对不能为了所谓抱团取暖产生巨无霸而放任垄断，特别是在资本推动下，任何时候监管部门都不应牺牲用户的利益。